

Topografia aerea

Yervant Gianikian
Angela Ricci Lucchi



Museo Storico Italiano della Guerra

Gianikian - Ricci Lucchi
2002

Topografia aerea

Yervant Gianikian
Angela Ricci Lucchi

Museo Storico Italiano della Guerra

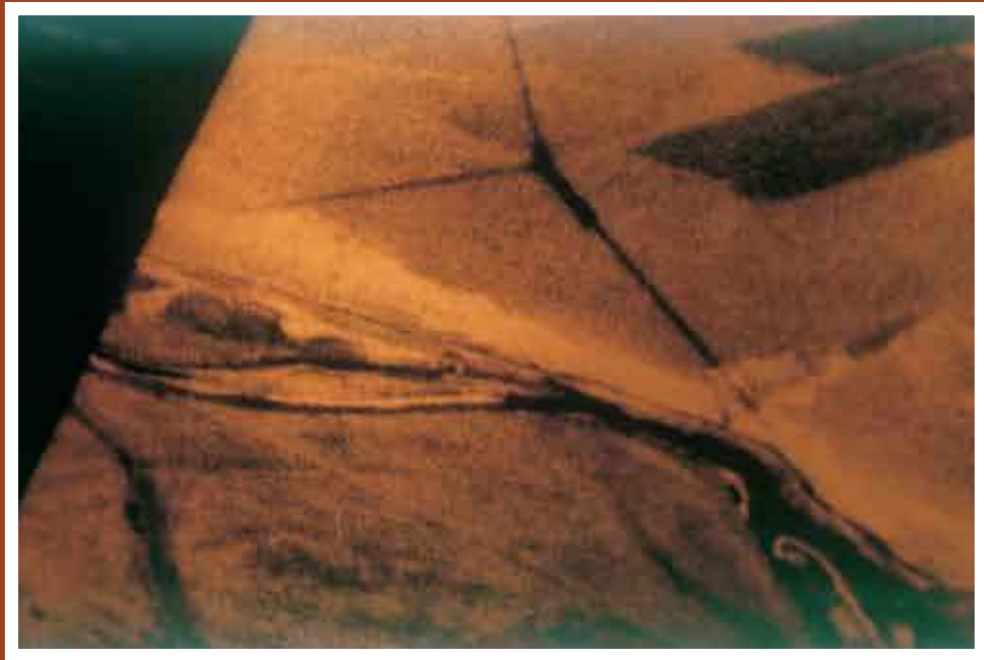


ENRICO GALLI:

Franklin Richards
of

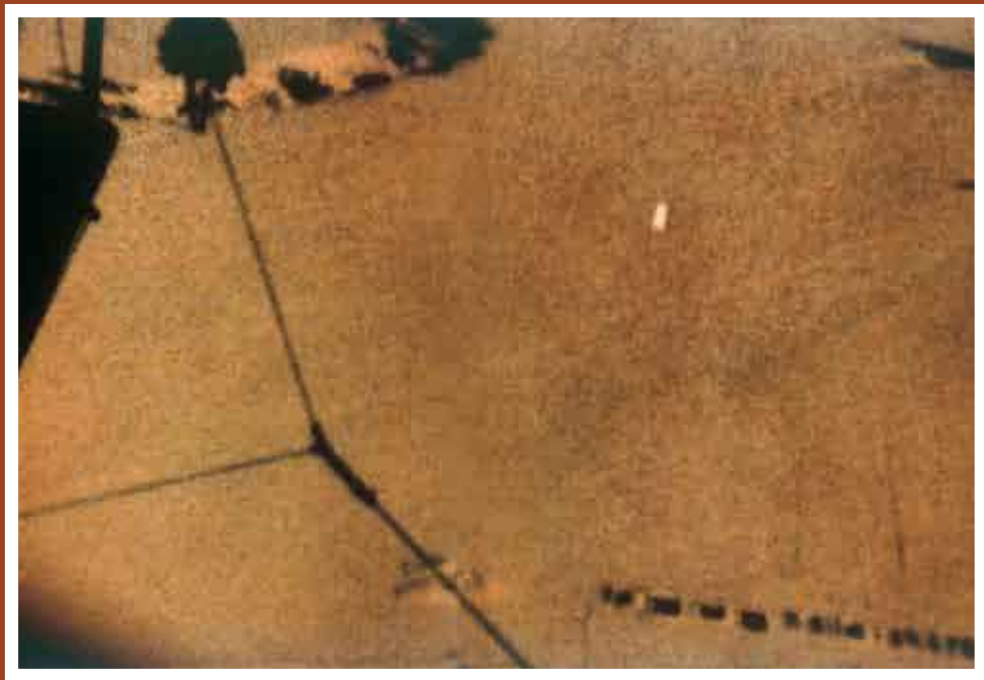
- 6 **Topografia aerea**
Yervant Gianikian e Angela Ricci Lucchi
- 36 **Aerial topography**
Yervant Gianikian e Angela Ricci Lucchi
- 3 **Biografia, filmografia e bibliografia**
- 3 **Il valore della circostanza**
Alberto Miorandi





Autunno o inverno o primavera tra il 1915 e il 1916, un aereo militare da ricognizione sorvola un territorio montuoso sconosciuto, forse sul fronte delle Alpi. Invece di una normale camera fotografica a lastra 13 per 18 fissata sull'ala superiore delle due ali per un rilievo topografico, viene usata una cinepresa 35 mm mobile che riprende il territorio sottostante da diverse angolazioni. Non conosciamo a quale dei due schieramenti l'aereo appartenga. Nelle riprese non appare mai per intero, ma solo per minuscoli dettagli, precisamente la parte estrema dell'ala inferiore. Dai 2 montanti esterni verticali di collegamento delle ali ci pare di trovare una somiglianza con un Brandenburg CI. L'aereo aveva due posti, quello del pilota posto sotto le ali, l'altro, situato dietro, era occupato dall'osservatore mitragliere, in questo caso dall'operatore cinematografico. Non sappiamo se questo aereo fosse armato, supponiamo di sì. Il Brandenburg era più comunemente chiamato Albatros; almeno uno era stato catturato intatto dagli italiani e da loro utilizzato militarmente. Poteva raggiungere una quota di 5500 metri di altezza e una velocità di 176 km ora. Le immagini mostrano una geografia aerea complessa, composta di diversi elementi. Topografia di un paese indistinto dove le costruzioni basse sparse su di un terreno piatto, raggruppate in blocchi ordinati appaiono tra nuvole che quasi cancellano la ripresa, filmate ad una altezza di 'sicurezza'.

Del paesaggio coperto di neve si riconoscono torrenti, avvallamenti, depressioni, alture non abitate, assenza di strade. Dalle ombre lunghe delle conifere sulla neve si può risalire all'ora del volo, il progredire del pomeriggio che diviene tardo. L'aereo attraversa da vicino montagne rocciose, le lenti dell'obiettivo si appannano al contatto con le nuvole e la nebbia. Le sequenze sono brevi, fisse, effettuate con mano ferma con una piccola Debrie a molla con caricatore di pochi metri. Più in basso su di un promontorio il probabile scopo della missione topografica militare: tra i segni naturali del terreno un contorno scuro sul bianco di una costruzione: strada, fortificazione, una linea difensiva dal disegno geometrico ad angoli retti, che man mano si allargano. Il movimento dato da aereo più camera cinematografica rende 'fisiche' le forme astratte riprese dall'alto. Queste rare forme filmiche innovative di guerra ci spingono a prendere spunto per una rilettura del Paesaggio della Prima Guerra Mondiale questa volta vista dall'alto. Dopo averla percorsa a 'terra' con una 'trilogia della guerra'. Dall'astrazione di questo volo 'misterioso' alle registrazioni personali dei diari e lettere di piloti riguardanti alcuni elementi strutturali del volo di guerra della I Guerra Mondiale unitamente ad una accorta osservazione degli atlanti seguendo ossessivamente le rotte di alcuni voli. (Voli di guerra, voli di 'controllo').



Il 6 agosto 1917, verso le 10.30 del mattino, il pilota italiano Sabelli decolla dal campo di aviazione di Campoformido nei pressi di Udine con un Nieuport 11, sull'ala superiore è installata accanto alla mitragliatrice una camera fotografica, probabilmente una Hythe con teleobiettivo. Non sappiamo i dettagli della sua rotta, colpisce la vastità del territorio descritto fotograficamente in questa giornata. Tocca 3 confini, l'Italia, l'attuale Slovenia, l'Austria. La sua meta è il campo di aviazione di Seebach, al di là dell'odierno confine con l'Austria, oltre la Valle Aurina. Campo protetto da alte montagne (Vedrette di Ries) ai piedi del Sasso Lungo di Collalto, 3227 m. Vola ad una quota 'sicura' di 4500-5000 metri. Vede atterrare 2 Brandenburg, probabilmente quelli che avevano avuto un combattimento poco prima con il pilota Italiano Francesco Baracca tra Tolmino e il Kolovrat (territorio dell'attuale Slovenia). La distanza in linea retta tra i due campi, Campoformido e Seebach è di circa 120-130 chilometri. Le fotografie di questa giornata di controllo si sono perse?

Rimangono invece i testi dei 'rapporti tra fotografia e mitragliatrice' descritti da F. Baracca nel maggio 1917:

"Volo di continuo nelle mie crociere sulla battaglia: lo spettacolo è impressionante, nel giorno nubi di fumo giallo cupo si alzavano fino a 2000 metri [...] Scendiamo noi pure spesso a poca altezza sulle trincee scaricando le mitragliatrici: tanto gli austriaci che noi abbiamo apparecchi che volano sulle linee a poche centinaia di metri, fotografando il terreno e mitragliando le trincee".

Giorni prima, il 25 aprile verso mezzogiorno egli vola per una 'ricognizione strategica' (come era allora chiamata la fotografia del territorio nemico) con il suo Nieuport da Campoformido verso la vallata del Gail a Mauthen, nord di Tolmezzo oltre il confine e al di là della Carnia, giunge a Sillian, Innichen, Toblach, "vedendo e fotografando" e oltre la valle della Drava fino a Brunech nella valle della Rienza, giungendo a Brixen (Bressanone):

"di queste località ho portato indietro fotografie interessanti: nessuno aveva volato fin là".

"Ritornai fra montagne altissime, passando su Cima Dodici (3004 m.); feci il viaggio tra i 3500 e i 4 mila metri. Ritornai dopo aver percorso 400 chilometri circa, senza alcun inconveniente; era una magnifica giornata e lo spettacolo dei monti coperti di neve, delle vallate, fiumi, ferrovie, città austriache, era meraviglioso. Non avevo altro pericolo che dover scendere fra i monti per panne di motore e restar prigioniero perché ho percorso più di 250 chilometri in territorio nemico. Non mi fu tirato un colpo di cannone; passai su un campo di aviazione nemico che ho fotografato; nessun apparecchio si alzò in caccia, ma non mi avrebbero raggiunto".

Dove sono finite queste lastre fotografiche insieme a quelle scattate nello stesso giorno dal pilota Luigi Olivari, su Villach, 50 chilometri oltre Pontebba?



Per una idea più precisa sul 'volare', sul pilota, sulla guerra vista dall'alto, sulla mappatura dei luoghi, seguiamo nella rilettura delle lettere e del diario sotto forma di rapporto del pilota Francesco Baracca.

Il 10 maggio 1917 F.B. alle 9.50 vola a 4200 m fra Plava e Vippacco. Vede sotto di 500 metri due caccia veloci in direzione di Vertoiba verso Gorizia, a 300 metri l'uno dall'altro, da dietro scarica 60 colpi a 30 metri. La sorpresa non lascia scampo. Con 'movimenti disordinati' il nemico precipita. A 3200 m F.B. viene colpito dal secondo aereo nella fusoliera, mentre vede sopra di lui tre velivoli da ricognizione. Risale a 4000 m e attacca uno di essi che fa fuoco su di lui da 300 metri. Non risponde, il bersaglio è troppo lontano, pensa. Verso le 10.30 a ovest del Monte Sabotino si allontana rapidamente da un nuovo attacco da 100 metri. L'avversario sfugge alla sua reazione. Discende per mancanza di carburante nel campo di Borgnano.

Sulla durata complessiva del volo in tempo di guerra intensa: in questo caso il combattimento è lungo circa 40 minuti. La geografia 'balcanica': Vertoiba è nei pressi di Nova Gorica. La complessità della battaglia impedisce al pilota di seguire la caduta dell'aereo da lui colpito. Al campo di Borgnano, tra Palmanova e Gorizia gli viene riferito che l'aereo, un monoposto ultimo tipo con montanti incrociati assai rapido: 175 km ora, è precipitato a vite tra le fiamme. Gli sfuggono i trofei, gli oggetti del nemico ucciso.

Sulla vicinanza del combattimento a 20 metri si può vedere in faccia colui a cui si spara.

"18 maggio 1917. [...] Da quando l'offensiva è cominciata si vola moltissimo: in media 5-6 ore di crociera al giorno con qualunque tempo, perciò sono sempre un po' stanco".

Sul combattimento del 13 maggio 1917: "tre «Albatros» [...] venivano su Cividale [...] da 4000 metri, piombai su uno di essi e dopo una sessantina di colpi, mentre l'osservatore nemico faceva fuoco, il pilota avversario doveva essere stato colpito a morte perché l'«Albatros» si impennò, si rovesciò e venne giù a picco. Sparai gli ultimi colpi a 20 metri di distanza e vidi l'osservatore nemico alzare le braccia credo per lo spavento. L'apparecchio precipitò su Monte Corada, sulle nostre linee sul versante battuto dalle artiglierie austriache che finirono di distruggerlo sparando a *shrapnells* a tutti quelli che si accostavano. Nella notte si portarono via i resti; il timone ho potuto averlo. Il pilota era irriconoscibile, l'ufficiale osservatore, caduto fuori dall'apparecchio prima della caduta, credo non sia stato ancora trovato".

I piloti terrorizzati dall'idea di ardere vivi si gettavano prima dello schianto nel vuoto. Oppure tenevano nel revolver un colpo in canna per suicidarsi.

In una foto di un momento di riposo dei piloti troviamo un timone austriaco con croce nera







di un Albatros in un interno di un prefabbricato. È parte dell'arredamento, sopra tazzine da caffè e un vassoio di bicchieri da vino bianco. Olivi legge su di una poltrona con tessuto tigrato. In un'altra immagine egli appare in piedi accanto al suo Nieuport con la mitragliatrice Lewis sull'ala superiore. Olivi muore in un decollo il 17 giugno 1917. Seduto sulla fusoliera di un identico aereo Enrico Gadda guarda in camera, si appoggia con la mano sinistra all'impugnatura della mitragliatrice Lewis. È molto giovane. Muore in un incidente di ritorno da un volo di guerra al campo di san Pietro in Gù, a metà strada tra Vicenza e Cittadella, il 23 aprile 1918. Suo fratello è prigioniero in Austria. Viene a sapere molto dopo di Enrico. Carlo Emilio Gadda in 'Per favore, lasciatemi nell'ombra' scrive: "la vera guerra è nei diari e nelle lettere non 'toccate', non pubblicate dei soldati".

Misurazione ossessiva del tempo tecnico del combattimento: 45 minuti. Le fiamme e le colonne di fumo nero sono le alterazioni momentanee, effimere del paesaggio. Si contrappongono a quelle stabili causate dalle esplosioni. Variazioni violente della natura: fori, voragini, buche, fosse, etc. causate da aerei caduti o esplosi con piloti a bordo, bombe umane.

Il 20 maggio '17 F.B. alle ore 9 sale a quota 2400 metri sulle linee italiane al Vodice, altezza 609 m fra Gorizia e Sabotino (in realtà è oltre il Sabotino e dietro Monte Santo in Slovenia, altezza 652 m). Le

nubi gli impediscono di raggiungere quote più elevate. Ore 9.30 da Monte Santo verso Plava, a nord lungo un fiume, vede 2 Spad inseguire 2 Albatros. Altro va in direzione Altopiano Bainsizza. Nemico da Jelinek va su Monte Corada. Quasi su Globna a 2200 m di quota, mitraglia con proiettili incendiari e continuando a mitragliare lo insegue da dietro fino a 30 metri finché l'Albatros incendiato scende in una scia di fumo. "Caduto a terra al sommo della quota 363 a est di Plava vidi una gran fiamma levarsi e una colonna di fumo nero che continuò per circa un 1/4 d'ora". Durata combattimento: da 9.30 a 10.15.

Note sui dettagli tecnici degli aerei nemici incontrati. Sulle altezze dei monti: leggendo a posteriori le epopee fasciste di guerra si è portati a pensare che i monti qui descritti fossero più alti. Che i soldati lottassero oltre che con il nemico con la 'natura ostile'. Venivamo ad equiparare p. es. Adamello e Pasubio a Sabotino e Monte Santo (682). Questi ultimi sono in realtà dei colli alti.

"21 maggio 1917. Alle ore 8.40 incrociando da Monte Santo verso Plava ho avvistato 2 piccoli velivoli assai veloci a nord di Castel Monte".

Avvista a 4000 m di quota due caccia nemici mentre è a 3800 m. Combatte con entrambi. Spara per 5 minuti; mentre uno di essi si allontana ne giunge un terzo. Nel combattimento F.B. è sceso a 2800 m verso Monte Corada. I due aerei sono mo-

noposto con montanti incrociati, il 3° è anche noposto con montante dritto come il Nieuport.

Continuiamo a viaggiare su atlanti seguendo le rotte aeree degli scontri e dei rilievi fotografici.

23 maggio '17. Scorta dei Caproni, quota da 2400 m a 3500 m in direzione Goriansko a sud di Komen (striscia di terra ex Jugoslava), sopra e a nord di Trieste attaccati.

Annotazioni del pilota per misurazioni del tempo necessario al raggiungimento di quota 4000 m di altezza: 30 minuti.

Il 25 maggio 1917. 7.15 parte verso Gorizia, alle 7.45 raggiunge i 4000 m. Vede 2 Albatros a 3400 m in direzione dal Vodice al Sabotino. Attacca, scende a spirale, ma troppo veloce, spara solo 20 colpi, loro sorpresi, non fanno fuoco.

Scrivo rapporto il 5 giugno 1917 su "ordine di partenza". Non si sa per dove. Nel testo originale vi è autocensura sulla nuova imminente destinazione.

Ossessioni geografiche nel riportare i luoghi degli abbattimenti, le loro latitudini, le quote altimetriche e viaggi ossessivi, ricorrenti a terra nel recarsi lì a tutti i costi. Nella lettera alla madre del 5 giugno riferisce del combattimento del 3 giugno 1917. Alle ore 9.30 vola a 5000 m. Vede 3 Albatros, attacca quello isolato dagli altri di 300 m. Lo centra a 20 m con un centinaio di colpi. Questo precipita "a un chilometro a est di Quota 363 di Plava, nelle

sue linee [...] Sono stato poi in auto sul Monte Corada ed ho veduto col cannocchiale il luogo dov'è caduto. Quello che cadde il 20 maggio su Quota 363 è stato recuperato [...] due aviatori furono trovati fra i resti dell'apparecchio, carbonizzati, e la stessa sorte avranno avuto gli ultimi due".

Il 6 e l'8 giugno F.B. si sposta in Trentino lontano dal Fronte Orientale quasi 'Balcanico' quotidiano. Il primo giorno percorsi probabilmente più di 400 km.

Il 6 giugno 1917. È in caccia tra Arsiero, Asiago, Cima Caldiera. Tra Ospedaletto e Grigno. Colpi antiaerei contro di lui, altri verso Cima Dodici. Scontro con Albatros che va verso sue linee, oltre Borgo.

8 giugno 1917. Combattimento verso Cima Caldiera e Ospedaletto in Valsugana con Albatros scappato verso Levico.

Al buio sul luogo dell'abbattimento dell'avversario. Descrizioni dei relitti solidi nell'aria che scendono più lentamente del suo aereo. Allargamento della sua 'collezione'.

Il 7 luglio 1917. Ore 19.30 su linee Gorizia e Castagnevizza verso Dornberk (Montespino), 2 piccoli caccia ore 20.30 a Castagnevizza a 3200 m. 2 nemici tra Gorizia e Gradisca, a 3500 m attacca Albatros verso Oppachiasella verso Castagnevizza, spara a 100 m, a 50 m pilota è colpito, giù in picchiata, giro di vite, rovesciato, ali si staccano, fuso-





liera a picco presso Castagnevizza a 300 m trincee, cerca i resti ma è troppo buio.

Alla madre: “sono sceso a 300 m sulle trincee: per l’aria mentre scendevo vi erano ancora pezzi di tela, di centine, montanti, delle ali che cadevano. Ho potuto avere dell’apparecchio un montante”.

“23 luglio 1917. [...] Stamane ho scortato i «Caproni» con tutta la squadriglia a San Daniele del Carso”. (Vi sono nella scorta ai bombardieri Caproni almeno 2 Nieuport: 80 HP e 110 HP).

Sui proiettili traccianti e loro impiego. Osservatore che si era gettato nel vuoto da 3000 m ritrovato a 1 km dall’aereo. Quanto impiega un corpo a giungere a terra da 3000 m? Cosa pensa nel frattempo colui che vola nel vuoto? Una follia seguire sulla carta questi voli.

Il 31 luglio 1917 F.B. vola su Spad. Itinerario: Corada, Gorizia. Colpi antiaerei sul Vodice oltre il confine sopra Gorizia, (altezza 652 metri). Verso San Martino e San Floriano (sotto Sabotino ora in confine italiano) abbatte Albatros in picchiata, colpito dietro coda a 30 m che precipita a nord-est di Piuma, oggi sulla carta vicinissimo e sotto Oslavia Ossario! Attacco avvenuto su Oslavia ore 6.30, atterra a Borgnano, è l’aeroporto più vicino a dove l’aereo è caduto, 25-30 km circa.

Scrivo alla madre il 1° agosto 1917: “sui 3000 m l’ufficiale osservatore si gettò nel vuoto, poi le fiamme avvolsero la fusoliera e le ali e l’Albatros precipitò a picco sulla collina di Perrina. Il tenente osservatore fu trovato un chilometro circa lontano dall’apparecchio”.

Usa proiettili con scia luminosa utili per correggere la mira, pensa di non usarli più perché molto impressionato dagli aviatori che si gettano nel vuoto da 3000 m. “È già il terzo cui faccio fare questa fine”.

Impiega un’ora per giungere sul luogo della caduta. Passa sotto Monte Calvario h 240 metri.

Monte Calvario: Luca Comerio perde il suo operatore mentre riprende una battaglia sul Monte Calvario. Usate queste sequenze in ‘Dal Polo all’Equatore’.

Sull’uso sistematico della fotografia oltre a quella ‘strategica’ dei luoghi, quella a seguito degli scontri vittoriosi, a scopo di propaganda, di pubblicazione a mezzo stampa.

Il 10 agosto ’17, 16° abbattimento di F.B. al di là del Monte Nero altezza 2245 m (a meno di 10 km da Caporetto in territorio ex Jugoslavia). 15 km dietro linee austriache presso il lago di Wocheim a 4000 m Albatros giù nella valle della Sava (fiume che abbiamo incontrato scendendo a Belgrado per mostrare il nostro film ‘Prigionieri della Guerra’ dopo le proiezioni a Sarajevo, Zagabria, Lubjana nel 1996 durante una pausa nella Guerra dei Balcani).

Su questa vittoria il pilota scrive: “Si sono prese le fotografie del luogo dove il velivolo è caduto e lo si vede molto bene”.

Visioni aeree del paesaggio sconvolto durante la battaglia e del combattimento. Desiderio di raggiungere i resti del 17° aereo abbattuto.

“19 agosto 1917. [...] Lo spettacolo che da ieri all'alba vediamo è dei più terribili che si possa immaginare. Il terreno delle prime linee è coperto e sconvolto dal fumo e dagli scoppi di granate e proiettili di ogni genere; una nube di fumo giallo si innalza fin verso i 2000 metri e in alcuni tratti più contesi il terreno è completamente coperto dal fumo dei proiettili”.

Bombarda le retrovie presso Hermada, F.B. mitraglia con sua squadriglia le trincee dietro Hermada a 300 m dal terreno. Alle 7.20 colpisce un Albatros su Hermada verso Oppachiasella (su odierna linea di confine Italia e Slovenia) a 2400 m con 15 proiettili, l'Albatros precipita appena al di là delle linee italiane.

“Le ali si sono spezzate e sono andate in cento pezzi e la fusoliera con gli aviatori è precipitata in fiamme vicino a Selo [...] Se andremo avanti con l'offensiva lo troverò”.

Si allarga il catalogo delle località descritte, talune fuori dal nostro atlante o con nomi mutati o riportati in modo inesatto.

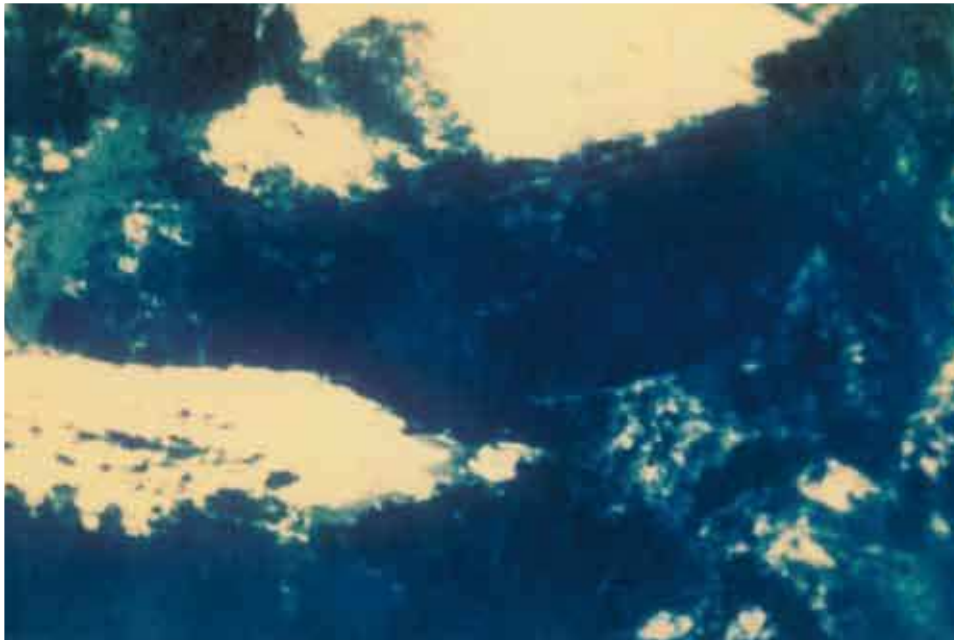
Sulla vicinanza tra aerei in combattimento.

Il 20 agosto 1917. Albatros in direzione di Komen - 18 km a nord di Trieste - possibile aeroporto austriaco? Combattimento avvenuto su Voiscica (a 10 km a est del lago di Doberdò, nel film 'Prigionieri della Guerra' dove le bombe esplodono nell'acqua accanto ai soldati, a 14 km a est di Redipuglia).

“Non potei aprire il fuoco per non investire il nemico [l'Albatros]; passai 20 m circa di fianco: vidi il pilota, non vidi l'osservatore che deve essere rimasto ferito; la mitragliatrice era abbandonata ed un lungo nastro pendeva fuori dalla fusoliera. Eravamo a 1200 m quando il nemico picchiò forte e non potei più attaccarlo; discese assai basso e si allontanò verso Reifenberg”.

Rapporto sul bombardamento dei campi d'aviazione nemici e loro strade. Distanze tra campi. È importante notare che il pilota descrive le azioni sostenute a partire da una carta 1:100.000.

Il 28 agosto 1917 scorta 4 Caproni. Bombardamento a 3000 metri. Uno lancia 4 bombe insieme a nord del vecchio campo di aviazione di Aisovizza in località V. Lokoici (trovato su carta: Lokvica, è a 5 km da Aisovizza che a sua volta è a 6 km da Gorizia) dopo 3 bombe sulla strada a est di Aisovizza, altre a nord-est di Aisovizza. Ore 19.20 dal campo di Ternova a quota 2500, vede 4 Albatros e 2 caccia molto uniti a 3000 m. A 1000 m più in basso vede un S.P. attaccato da 2 caccia verso Monte Santo, S.P. in fiamme sul Sabotino.





La squadriglia nemica si allontana verso Ternova.

(Il campo italiano è a Campoformido, Ternova è a 42 km, Lokvica a 38 km).

Note sulla visibilità ad alta quota all'alba e al tramonto. Combattimento che si svolge in un raggio di 5 km ca. Aereo cade a 30-40 km da dove colpito. Sparare sempre a distanza ridotta.

Il 1 settembre '17 alle 19.30 dopo circa 1h 30 di volo tra Altopiano Bainsizza e il fiume Vipacco F.B. è sul San Gabriele, a 2500 m scorge squadra nemica verso Plava, uno piega verso Gargaro, un Brandenburg a 2400 m ore 19.40, spara 30 colpi a 100 m su fianco in discesa, continua a fare fuoco a 50 m, l'Albatros cade nei boschi a quota 664 nord-est di Zagorie.

Data l'ora tarda la visibilità era scarsa; riesce infatti difficile avvistare velivoli in volo all'alba e al tramonto trovandosi a quota elevata.

Cronaca di due combattimenti in un giorno. 2 campi: Borgnano a 28 km da Campoformido.

Il 21 ottobre 1917. Parte alle 12.10 e a 4000 m. presso Tolmino, Bainsizza, Monte Santo a est del Cucco Albatros DIII colpito da 60 proiettili da 50-30 m precipita verso Kobilek. L'altro, il 2° verso Volnich a 40 m con 40 palle traccianti cade sul Vallone Chiapovano a sud di Kochio. Atterra senza carburante al Campo di Borgnano. Il secondo attacco 2 min. dopo il primo. È incuriosito da un apparecchio dipinto di rosso.

Rapporto, di 5 combattimenti in un giorno. I primi quattro nello spazio di circa un'ora.

25 ottobre 1917. Il 1° sul Corada: è partito alle 10.20, l'attacco alle 10.50, a 4000 m desiste. 2°: 11.05 h attacco su Corada. 3°: 11.10 attacco su Tolmino. 4°: 11.25 Villa Fausta. 5°: 16.25 a ovest di Corada. Baracca colpito: 2 proiettili ala sinistra. Abbatte 2 aerei, il primo cade verso il Checo. Il secondo cade nei pressi di Hasseri Gabrovizza, sotto Komen. Tolmino da Campoformido dista 50 km., 20 minuti di volo. Calcolato che al mattino il pilota ha compiuto 240 km ca. Il quinto scontro avviene nel pomeriggio. Questa giornata rimanda alle lettere a casa del soldato sardo Atzori sull'Adamello, stravolto dai numerosi assalti in un solo giorno nella neve.

4 novembre 1917 lettera alla madre dopo la ritirata della 12° battaglia dell'Isonzo perduta: sposta campo a Padova, da qui ricostruisce squadriglia e da qui continua servizio di crociera al Tagliamento. Rinforzi di squadriglie tedesche e molte perdite italiane in aviazione. Dal 20 al 26 novembre la sua squadra abbatte 14 aerei austriaci e tedeschi per la maggior parte in linee italiane.

Importanza dei rapporti del 4 novembre 1917.

Questa la versione alla madre del 21 ottobre: maggiori dettagli sui combattimenti, gli aerei Aviatik confermano la maggiore presenza tedesca sul fronte. Sullo stato dei cadaveri dei piloti, il numero

delle ferite della sua mitragliatrice. Continua la raccolta maniacale dei trofei. Eccitazione del combattimento, lo stato del suo aereo colpito, l'atterraggio di fortuna, la grande ritirata, la fine di Sabelli, il pilota fotografo. L'abbandono dopo 3 anni del campo di Campoformido.

È attaccato alle 13.30 da 5 caccia nemici, si difende, alle 14.15 vede 2 apparecchi sulla Bainsizza, ha uno Spad nuovo con 2 mitragliatrici, il tedesco Aviatik ultimo tipo cade verso Ravne, vicino a Monte Cucco (Slovenia) sulle linee italiane, anche il secondo Aviatik cade nei reticolati di prima linea a Polacca. 2 piloti morti e anche gli altri due. Uno, il pilota, con 11 ferite di mitragliatrice. Si prende il timone verde scuro di quell'apparecchio. Scrive: "La fotografia è andata perduta nella ritirata, è rimasta al di là del Tagliamento". È stato dunque fotografato accanto al relitto?

"Seguirono 3 giorni di cattivo tempo; il 25 grande attività, ebbi 5 scontri coi tedeschi, alle 11 abbattei un Albatros austriaco su Monte San Marco (Gorizia) con il tenente colonnello Piccio, la sera ebbi il mio «Spad» colpito coi longheroni fracassati da mitragliatrice [...] Due miei piloti caddero in scontro aereo: Sabelli, precipitato in fiamme ed il tenente Ferreri abbattuto da caccia nemici sul Tolmino [...] Ruffo abbattè 2 nemici in fiamme, Piccio un altro in fiamme presso Cividale".

Il 26 ore 11.15 attacca un Aviatik a nord di Cividale che precipita in fiamme a S. Lucia di Tolmi-

no. Alle 12 altra battaglia a nord di Cividale, suo Spad colpito. "L'Aviatik precipitava avvolto da una fiamma rossa impressionante e toccava terra al di qua delle nostre linee, presso Matajur [...]".

Il suo motore si ferma, atterra in un prato presso Cividale. Un montante rotto, serbatoio forato, motore colpito è rovinato, elica centrata, anche le ali. Va a piedi a Cividale dove assiste alla drammatica ritirata generale. Aerei tedeschi sulla città ogni ora. Vede Spad di Costantini abbattere aereo tedesco vicino a Cividale.

Trovate a Budapest nel 1993 le immagini cinematografiche di Caporetto della 12° battaglia dell'Isonzo. Sequenze entrate in 'Prigionieri della Guerra'. In Friuli: i soldati in fuga. Gli sbandati. I prigionieri radunati in campi all'aperto. I profughi sui carri e a piedi. Le colonne dei camion e delle armi abbandonate e distrutte lungo le strade. Gli oggetti gettati nei viottoli di campagna. Nel diario di Baracca, questa volta 'sulla terra', le parole prendono il posto dei filmati degli austriaci in quei giorni. Si spiegano qui la distruzione e la perdita di tutto il materiale di interesse 'strategico' fotografico, le pesanti scatole delle lastre dei negativi di vetro. Le foto p. es. di F.B. del 25 aprile da Mauthen, Sillian, Innichen, Toblach, Bruneck, Brixen, il ritorno sopra Cima Dodici; quelle di Sabelli del campo di Seebach e di Olivari di Villach:

"Nel pomeriggio del 27 [ottobre] giunse l'ordine di abbandonare subito il nostro campo: lavoro





enorme dopo tre anni che là eravamo fissi. Non si dormì tutta la notte, il cannone tuonava vicino, imperversava la pioggia e il cattivo tempo. Al mattino del 28 gli austriaci erano alle porte di Udine: feci partire tutta la mia squadriglia in volo in mezzo alla burrasca d'acqua con le nubi a 100 metri ed un vento furioso. Tutti i campi di aviazione di Campoformio [sic] ardevano, nubi altissime di fumo [...] tutto era in fiamme. Avevo uno squadrone del Genova Cavalleria che difendeva il mio campo, rimasi ultimo a partire [...] Incendiammo tutti i nostri *hangars* con molti apparecchi che non potevano essere trasportati, incendiai la nostra casetta con barili di benzina e quando tutto era in preda alle fiamme partii io pure in volo sotto una pioggia scrosciante [...] Mi fermai con la squadriglia a Pordenone alcuni giorni [...] per sette giorni non vidi che una fiumana di uomini, donne, cavalli, cannoni attraversare incensantemente Pordenone; continuammo di là il servizio nostro. Andammo a mitragliare a 200 metri le truppe tedesche che avanzavano, vidi tutta la ritirata ed i ponti fatti saltare sul Tagliamento [...]"

Sulla *routine* del combattimento. Volare - abbattere. Ordini forse, ma anche bisogno di verificare l'oggetto colpito, la potenza delle armi e del motore del nemico rispetto alle proprie (Nieuport e Spad). Maniacale morbosità l'impossessarsi degli oggetti a bordo. Portare a casa la preda dopo la caccia. Si distrugge ciò che non si può trasportare. Fredda descrizione dei caduti uccisi. Carattere

invariabile e monotonia e assuefazione all'orrore della guerra.

Lettera del 9 novembre 1917 alla madre: il 6 novembre 2 caccia nemici su Portogruaro, alle 10.30 nemico si pianta per terra fracassato, mezz'ora dopo sui prati di Aviano due nemici navigano verso Conegliano, due Aviatik; uno colpito precipita vicino Conegliano:

"Scendo ad Arcade e subito in auto mi reco sul luogo, trovo l'apparecchio nuovissimo, prendo due mitragliatrici ed altri oggetti; gli aviatori, di Berlino, uno morto, l'altro ferito gravemente, ora sarà già morto. L'«Aviatik» viene incendiato dalla cavalleria perché mancano i mezzi per trasportarlo [...] Volevo recarmi a Portogruaro per cercare il caccia abbattuto ma vi erano già i nemici. Dormii ad Arcade fra una confusione indescrivibile.

Alle 9 apparecchi nemici gettano bombe sui ponti: partono i piloti, uno viene abbattuto. Partiamo io e Parvis in crociera alle 10.30; alle 11 abbiamo uno scontro su Sacile contro tre caccia nemici «Albatros D III» armati di due mitragliatrici; assalivano un nostro caccia [...] lo liberiamo e insieme gettiamo in fuga gli altri due verso Pordenone. Alle 11.45 un aeroplano passa le nostre linee e vola dritto su Conegliano a 4000 metri [...] è un «Aviatik» germanico, 170 km. di velocità e molto bene armato. Lo attacca Parvis poi di nuovo io a 100 metri; dopo 150 colpi [...] viene giù, l'inseguo sparando fino a terra, in un prato, poi scendo ad Arcade. Di nuovo l'auto e partiamo a recuperare l'apparecchio.

Era vicino ad Orsago. Gli austriaci erano a un chilometro: vogliamo arrivare a ogni costo a prenderlo, sentiamo le mitragliatrici [...] Troviamo l'«Aviatik» bellissimo, morti i due tedeschi, prendiamo le mitragliatrici, il timone, le croci nere, poi fuoco alla benzina e via. L'apparecchio è distrutto dalle fiamme con il suo motore Benz 200 HP. Così ho abbattuto il 27° e Parvis il suo 7°. Ora riposo di nuovo in una villa vicina al campo di Padova”.

(Il campo di Arcade è a 35 km circa da Conegliano, va in auto verso la vicina Orsago dove è caduto l'aereo. È a soli 5 km dal futuro monumento funerario a Francesco Baracca sul Montello).

Dopo il trasferimento a Padova e in seguito all'andamento sfavorevole delle battaglie cambia la geografia dei percorsi dei piloti che sono ora sulla linea del Piave. Susegana è a circa 60 km da Padova, 20 minuti di volo. Descrizioni macabre su corpi e sugli 'oggetti' della collezione personale che aumenta. Invocazione del nemico con l'aereo 'rosso'. Ritorna a volare intorno al luogo su cui cadrà. La collina del Montello.

19 novembre 1917 (lettera a casa): “abbiamo occupato vicino al campo una ricchissima villa, dove abbiamo acceso i termosifoni notte e giorno; [...] tutti sono fuggiti di qua e Padova è spopolata”.

Il 15 novembre F.B. vola sull'Alto Piave, Collina di Montello, incontra un Aviatik da Conegliano in direzione Susegana, alle 12.30, verso Treviso a

distanza ravvicinata spara 120 colpi, va in fiamme a 4000 m, gli aviatori si lanciano nel vuoto. L'aereo cade vicino al campo di aviazione di Istrana a 12 km da Treviso.

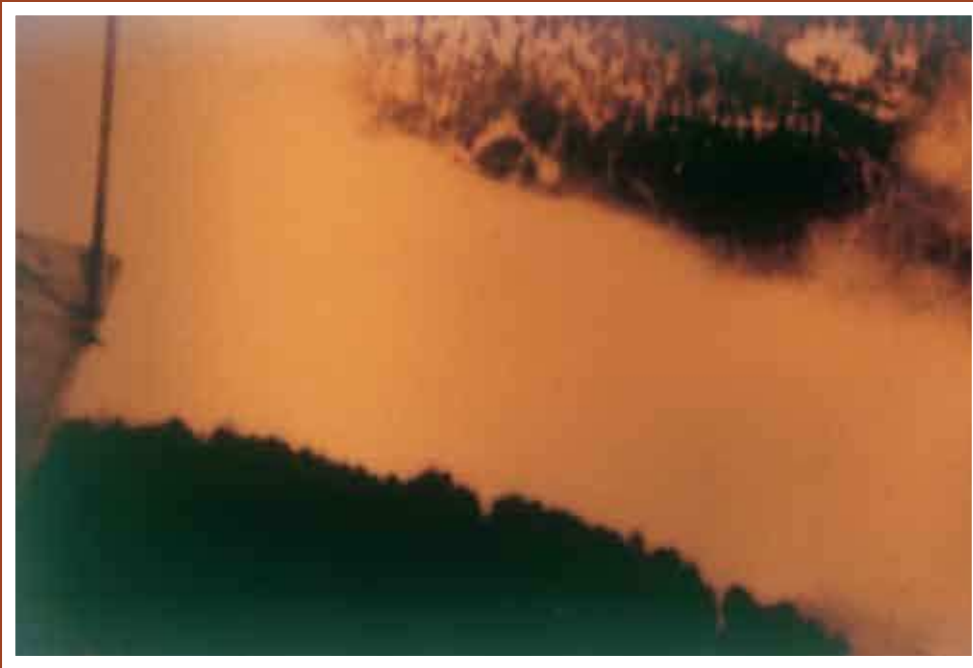
“Scesi subito e dopo pochi minuti ero sul luogo. Gli aviatori tedeschi erano due tenenti di aspetto molto distinto, uno di essi aveva anelli d'oro, la fede matrimoniale ed un bel ritratto di donna in un astuccio di pelle; aveva la croce di ferro, decorazioni di guerra tedesca. Conservo dell'apparecchio le due mitragliatrici, i tubi del timone bruciato, la macchina fotografica: manderò tutto a casa. Dei due dei motori che ho inviato, uno Benz 250 HP, è mio, quello nuovo; l'altro bruciato è del colonnello Piccio. [...] La pattuglia del capitano Brumowsky ha abbattuto 22 nostri aereoplani, vola su un «Albatros» da caccia, a due mitragliatrici, tutto rosso; ma non ci incontriamo mai”.

L'apparecchio caduto vicino al ponte di Vidor è a non più di tre km dal monumento Baracca.

Appaiono altri nomi di compagni oltre a quelli caduti. Marziale Cerrutti in una foto con il suo cane accanto al suo Nieuport 17 con mitragliatrice Lewis. Il pilota porta in testa una calza da donna. (L'asso francese Jean Navarre volava portando in testa sotto il casco una calza nera da donna). In una foto del 18 maggio 1918 Costantini appare in un momento di riposo su di una sdraio contro un campo di granoturco sul campo di Quinto di Treviso. Sulla sdraio accanto Francesco Baracca. Dalle om-







bre per terra è dopo mezzogiorno. Foto scattata un mese e un giorno prima che Baracca morisse.

26 Novembre 1917. Lettera a casa: «È la mia 29ª vittoria. Il giorno 23 è stato un trionfo per la mia squadriglia, abbiamo avuto otto scontri aerei e tre apparecchi abbattuti. Il 21 Ranza ha abbattuto il suo 9° nelle nostre linee a Bassano, un «Aviatik» germanico, morti i due ufficiali che lo montavano, il 23 nel mattino il capitano Costantini della mia squadriglia, col sergente Magistrini abbattevano a Cornuda un «Aviatik» [...] morti anche i due aviatori. [...] Il colonnello Piccio, dopo uno scontro era costretto a scendere con l'apparecchio crivellato di proiettili; alle 3 del pomeriggio attaccai col tenente Novelli [...] un caccia tedesco [...] da 3500 metri finì a 500 metri da terra [...] planò dentro il Piave vicino alla nostra riva, su una secca e l'apparecchio si rovesciò là sopra. [...] il pilota tedesco che portava al collo una sciarpa di seta nera, forse ferito incendiò l'apparecchio [...] riuscì a fuggire e a nascondersi. [...] era un «Albatros D III» da caccia a 2 mitragliatrici, il migliore apparecchio da caccia germanico. [...] Il mio tedesco cadde a Falzè di Piave vicino al ponte di Vidor».

Sull'andamento della guerra inizi dicembre: sullo stato delle perdite dell'artiglieria italiana sostituita in parte da quella inglese e francese. Sono giunti gli americani. Gli inglesi hanno perso 3 capitani piloti.

Attende dalla Francia nuovi Spad 200 HP a 2 mitragliatrici. Come l'Albatros di Brumowsky che ha motore Benz 250 HP e due mitragliatrici. Apparizione surreale di un oggetto giallo e nero abbattuto nel bosco delle 'fiabe' di nome Kaberlaba che fa pensare a Wladimir Propp, sotto Asiago a 1200 metri a 80 km da Padova.

Il 3 dicembre 1917 arrivano gli inglesi e le squadre alleate. Attacca un Draken (pallone volante).

Lettera alla madre dell'11 dicembre 1917.

«Il 7 [dicembre] ore 10.20 [...] planai giù cercando il nemico e non lo vedevo ancora. Me ne accorsi quando gli fui sopra, soltanto a 400 metri; aveva le ali tinte di nero e soltanto parte della fusoliera in giallo, perciò si confondeva col colore dei boschi sottostanti. Era un «Albatros austriaco». [...] mandai l'apparecchio in fiamme. Fu una visione veramente lugubre veder cadere quell'apparecchio tutto nero con la fusoliera gialla e le fiamme dietro nel bosco di Monte Kaberlaba».

Alla madre 24 dicembre 1917 – 5 gennaio 1918. A Torino per scegliere aerei nuovi mentre bombardano Padova.

Sue considerazioni sul futuro del bombardamento aereo notturno e sulla futura impossibilità di rispondere. «Bisognerebbe studiare e inventare e forse allora si giungerebbe anche ad abbattere apparecchi di notte».

27 gennaio 1918: "Ieri sera la nebbia ci ha protetti, si sono sentiti dei motori sulla città, ma gli aviatori non hanno trovato il loro bersaglio e sono ripartiti scaricando le bombe su Mestre sul campo d'aviazione".

Vola alto a 4400 m, inverno del 1918. La Valstagna è a 12 km da Asiago, a est.

In una lettera a casa del 1° febbraio 1918, in caccia a 4400 m su Valstagna, su Cima Echar raggiunge il nemico che scappa picchiando verso la Marcesina.

Prima apparizione di Baracca sul Pasubio. Combattimento a 5300 metri. 3 ore la durata del volo.

Su Arsiero, tra Asiago e Rovereto, visti materiali filmici austriaci di una battaglia accanto alla fontana del paese. Sullo sparare: il pilota Ruffo descrive come a grandi altezze e d'inverno pulisce il vetro del collimatore che è reso opaco dalla nebbia e dal gelo, più volte guarda nel cannocchiale mentre tiene appoggiato il dito sul grilletto della mitragliatrice.

Lettera a casa. 6 febbraio 1918: crisi di motori. Decorazioni dal re del Belgio e dal re d'Italia. 2 voli, 2 combattimenti, caccia sfuggito in avvitamento e Albatros da ricognizione che attacca a 30 m a 5300 metri di quota su Arsiero, "e che mi sfuggì perché dopo 3 colpi mi si inceppò la mitragliatrice e tutto ciò dopo essere stato 3 ore in crociera sul Pasubio a 5000 metri".

Bombardamento notturno su Padova. Una bomba caduta in un cortile ha scavato una buca di 14 metri di larghezza per 5 di profondità facendo crollare tutti i muri vicini. I morti sono pochi perché di sera tutti partono da Padova e vanno a dormire nelle ville e nelle campagne".

Il luogo del combattimento sul Piave sopra Treviso. Il paese più vicino è Stabiuzzo a 22 metri di altezza sul mare a 10 km da Oderzo.

Alla madre sul 31° abbattimento dei suoi 34.

Dopo condizioni atmosferiche avverse ritorna a combattere dopo 5 mesi sul fiume Piave.

"4 maggio 1918. [...] Alle 11 ero già in crociera da un'ora [...] un apparecchio nemico ci era già passato sopra a 5000 metri proveniente da Treviso [...] poi sei «Albatros»; avevamo il vantaggio della quota ed attaccammo respingendoli. Dopo 5 minuti altro pattuglione di 5 caccia nemici; ne attaccammo in scontri rapidi e brevi tre di essi [...] uno parve andasse giù [...] Si ritirarono anche questi, e ci imbattemmo in un apparecchio da ricognizione solo; [...] l'«Albatros» [...] scese di 1000 metri ed aspettò di nuovo accettando combattimento sulle Grave di Papadopoli. [...] I piloti dovevano già essere colpiti ed all'ultimo mio attacco a 1500 metri il nemico si incendiò davanti alle nostre linee. Fu [...] impossibile recuperarlo perché il terreno è battuto dall'artiglieria. Andai sul luogo [...]".

Ancora sul Piave oltre le linee nemiche. Candelù è al di là sotto Grave di Papadopoli. Borgo Malanotte è a 3 km da Cimadolmo. 2500 m non è un'altezza di sicurezza.

“22 maggio 1918. Partito in crociera col sergente D'Urso a quota 4000 metri avvistai apparecchi nemici ad Est del Piave. Vidi colpi antiaerei in direzione Candelù. Salii a 4600 metri dirigendomi contro. Vidi un apparecchio da ricognizione scortato da 6 caccia dirigersi verso Cimadolmo a quota da 4000 a 4500 m parallelamente al Piave. [...] puntai sul caccia nemico di estrema sinistra a quota superiore degli altri. Gli apparecchi nemici puntavano in tal momento verso Tezze di Cimadolmo [...] gli feci una prima raffica dietro e sotto a 50 m di distanza; ripresi il tiro standogli sopra a picco a 30 di distanza. Vidi l'ala inferiore sinistra staccarsi dalla fusoliera e l'apparecchio precipitare sfasciandosi; [...] e lo vidi continuare nella caduta incendiandosi e andare a cadere a sud di Borgo Malanotte. [...] L'abbattimento avvenne alle ore 9.50 circa. Abbassandomi sul luogo a 2500 m fui fatto segno a violento fuoco antiaereo nemico”.

2 scontri e due vittorie, l'ultima la 34°. Saletto è sulla riva italiana del Piave, in verticale sotto Stabiuzzo. Il pilota vola almeno un'ora e trenta minuti. Il secondo cade sulla statale che da Treviso porta a Oderzo. Il pilota non si reca sul posto. Questa località è a circa 20 km di distanza da dove il pilota cade quattro giorni dopo, a 5 minuti di volo.

“15 giugno 1918. Partito alle ore 11 in crociera col sergente Aliperta, ho incrociato sul Piave. Alle ore 12.30 ad ovest di Saletto ho avvistato un «Albatros» nemico da ricognizione [...] sparati 120 colpi circa di mitragliatrice, l'apparecchio si incendiò capovolgendosi e frantumandosi prima di arrivare a terra. [...] Alle 12.45 avvistai un altro apparecchio da ricognizione in direzione di S. Biagio. L'attaccai alla quota di 800 metri circa, di fianco e di coda. Dopo una raffica di circa 100 colpi cadde nelle nostre linee rovesciandosi e restando intatto a nord di S. Biagio di Callalto [...] 25 caccia nemici navigavano a 1200 m di quota. [...] Fatto segno ad intenso fuoco di mitragliatrici da terra, ebbi l'apparecchio colpito da una palla nel timone di direzione”.

19 giugno 1918 Baracca cade sulle boscaglie di Nervesa. Il rogo sulle pendici meridionali del Montello arde tutta notte.

La carta, l'atlante è in fondo una visione aerea astratta.



gianxian - Rini Luchi
2007

Aerial topography

Between 1915 and 1916 either in autumn, winter or spring, a military reconnaissance plane flew over an unknown mountainous area, maybe the front of the Alps. Rather than a normal 13 by 18 plate camera fixed on the upper wing for topographic footage, a 35 mm mobile camera was used to film the underlying territory from various angles. We do not know to which side the plane belongs. In the footage it is never seen in its entirety, just minute details, more precisely the lower left extremity of the right wing. The two outer vertical posts connecting the wings bear a resemblance to those of the Brandenburg CI. The plane had two seats, the pilot's cockpit placed under the wings and, the other, located at the back, was typically used by the observer gunner, in this particular case by the camera operator. We do not know if the plane was armed, but we suppose so. The Brandenburg was commonly called Albatros; at least one was captured intact by the Italians and was used for military purposes. It could reach an altitude of 5500 meters and speeds nearing 176 km/h. The pictures show complex aerial geography, formed of different elements. The topography of an indistinct village, with low buildings, scattered on a flat terrain, grouped in neat blocks, appear through the clouds that almost cancel the shots and all filmed from a "safe" altitude.

In the snow covered landscape you recognize torrents, troughs, depressions, inhabited rises, absence of roads. From the long coniferous shadows on the snow you can decipher the time of flight, the afternoon turning to dusk. The plane flies closely over rocky mountains, the camera lenses mist up due to contact with the clouds and fog. The sequences are short, fixed, carried out by a firm hand with a small spring based Debie with short loader. Lower down, on a promontory, the probable objec-

tive of the military topographic mission, amongst the natural landmarks is a dark outline on the white part of a building: a road, fortifications, a geometric defensive line drawn with 90° angles, that widen progressively. The movement rendered by plane and cine-camera turn abstract shapes filmed from on high into "physical" shapes. These innovatively rare war films invite us to re-read the WWI landscape, this time viewed from above, after having covered it from the ground via a "trilogy of war". We shall move from the abstractions of this "mysterious" flight, to the personal recordings in the diaries and letters of pilots which refer to some of the structural elements of First World War flights. This, together with careful observation of atlases, while tracing some flight courses with obsessive precision. (War flights, "check" flights).

The 6th of August 1917, toward 10.30 in the morning, the Italian pilot Giovanni Sabelli takes off from the Campoformido air field near Udine in a Nieuport 11. On the upper wing, a camera was installed next to the machinegun, probably a Hythe with telephoto lens. We do not know the details of his course but the vastness of the region photographically described on that day is striking. It touches three borders, Italy, present day Slovenia and Austria. His destination is the airfield in Seebach, located over the present day Austrian border, past the Aurina Valley. The airfield is protected by high mountains (Vedrette di Ries) at the base of the Sasso Lungo of Collalto, 3227 m. He flies at a "safe" altitude of 4500-5000 mt. He sees two Bradenburgs land, probably those that had fought against the Italian pilot Francesco Baracca earlier, between Tolmino and Kolovrat (territory of present day Slovenia). The distance between the two airfields, Campoformido and Seebach, as the crow flies, is

roughly 120-130 km. Have the photographs of this check flight day gone missing?

On the other hand, what remains are the texts of the “relationship between camera and machinegun” described by F. Baracca in May 1917:

“I fly continuously in my cruises over the battlefield: the view is impressive, during the day clouds of yellow smoke rose up to 2000 metres [...] We also descend to low altitudes emptying our machineguns over the trenches: the Austrians as well as us have planes that fly over enemy lines at a few hundred meters above the ground, taking pictures and firing on the trenches”.

Days before, on April 25th towards noon, he flies on a ‘strategic reconnaissance’ trip (as the photography of enemy lines was then called) with his Nieuport from Campoformido towards the Gail valley of Mauthen, north of Tolmezzo on the other side of the border and further from Carnia, he reaches Sillan, Innichen, Toblach “seeing and photographing” and further over the Drava valley to Brunech in the Rienza valley, arriving at Brixen (Bressanone):

“I have brought back interesting photographs of these locations: no one had ever flown as far as this”.

“I returned between very high mountains, passing over Cima Dodici (3004 mt.); I flew maintaining an altitude between 3500 and 4000 metres. I returned, after having flown approximately 400 km, without any trouble; it was a splendid day and the view of the mountains covered in snow, the valleys, rivers, railways, Austrian cities, was beautiful. I had no other trouble other than having to land in the mountains due to an engine problem and being a prisoner as I covered 250 kilometers in enemy territory.

No one shot at me; I flew over an enemy airfield which I photographed; no planes took off to pursue me, but they would not have been able to catch me”.

Where have these photographic plates gone, as well as those taken the same day by the pilot Luigi Olivari, over Villach, 50 Kilometers beyond Pontebba?

To give a more precise idea of “flying”, of the pilot, of the war viewed from above, of the mapping of locations, we will continue by re-reading the pilot Francesco Baracca’s letters and diary in report form.

May 10th 1917, F. B. at 9.50 flies at 4200 m between Plava and Vippacco. 500 metres below him he spots two high speed fighter planes heading for Verboia direction Gorizia, 300 metres one from the other, he unloads 60 rounds at 30 meters. Surprise leaves no escape. Amidst “uncoordinated movements” the enemy precipitates. At 3200 m F. B. gets hit in the fuselage by the second plane, while above him he spots three reconnaissance aircraft. He climbs to 4000 mt and engages one of them which opens fire from 300 meters. He does not respond, the target is too far, he thinks. Around 10.30 west of Mount Sabotino, he departs veers rapidly away from an attack at 100 meters. The opponent escapes his reaction. Due to lack of fuel, he lands in Borgnano airfield.

On the overall flight duration in intense war: in this case the battle is 40 minutes long. ‘Balkanic’ geography: Verboia is Nova Gorica. The complexity of the battle prevents the pilot from following the aircraft he shot down. At Borgnano airfield, between Palmanova and Gorizia, he is told that the plane, a latest model

fast, single-seater with cross axial struts: 175 km/h, had crash-landed on fire. He lost the trophies, the belongings of the enemy he had killed.

On vicinity during fighting, it is possible to see the face of the man you are firing at.

“May 18, 1917 [...] Since the battle began there has been a lot of flying, on average 5-6 hours cruising per day in every sort of weather, so I’m always a bit tired”.

On combat on May 13 1917: “three «Albatros» [...] were flying over Cividale [...] I dived down on them from 4000 metres and after about 60 shots, while the enemy gunner was firing, the pilot must have got killed because the «Albatros» nosed-up, overturned then nosed-dived. I fired the last shots at 20 metres and I saw the enemy gunner fling up his arms, I think in fright. The plane crashed on Mount Corada within our lines on the side where the Austrian artillery were present. They then managed to destroy it by firing bullet at anyone who came close. They took the wreck away during the night. I managed to keep the rudder. The pilot was unrecognizable, the body of the observer officer who fell from the plane before it crashed has not yet been found”.

Terrified at the prospect of burning alive, the pilots would jump out of the plane before it crashed. That, or they would keep a bullet in barrel of their revolver to commit suicide.

In a photo taken during a break, we can see pilots inside a prefab by the rudder of an Austrian plane with the black cross of the Albatros. It is part of the furniture, with a tray of wine glasses and coffee cups balanced on it. Olivi, seated in an arm-

chair with tiger striped upholstery, is reading. In another photo he appears standing by his Nieuport with its Lewis machine gun on the upper wing. Olivi died on June 17 1917 while taking off. In another photo, a very young Enrico Gadda faces the camera while sitting on the fuselage of an identical plane and holding the butt of a Lewis machine gun in his left hand. He got killed in an accident while flying back to the San Pietro in Gù base, half way between Vicenza and Cittadella on April 23 1918. His brother, Carlo Emilio Gadda who was at the time a prisoner in Austria, only found out much later about his brother’s death and wrote in ‘Per favore lasciatami nell’ombra’, “The real war is in the soldiers’ letters, left untouched and unpublished”.

Obsessive measurement of the technical timing of combat: 45 minutes. The flames and columns of black smoke provide momentary changes in the landscape which contrast with the permanent evidence of damage caused by explosions. Bullet holes, chasms and ditches caused by falling or exploding planes with pilots aboard like human bombs provide violent variations to the natural landscape.

May 20th 1917, 09.00 hours, F. B. flies to an altitude of 2400 mt along the Italian lines at Vodice, 609 mt, between Gorizia and Sabotino (in fact it is beyond Sabotino and behind Mount Santo in Slovenia, at a height of 652 mt.). Clouds prevent a higher altitude. 9.30 hours from Mount Santo towards Plava, then north along a river, he sees two Spads chasing two Albatros. The other heads towards the Bainsizza plateau. An enemy plane from Jelinek flies over Mount Corada. Almost over Globna at 2200 mt, he machine guns with incendiary bullets and while still firing, he chases the enemy from behind reaching a distance of only 30 metres till the Albatros goes down in a trail of smoke. “Went

down on the peak at an altitude of 363 east of Plava; saw a great flame than a column of black smoke that persisted for ¼ hour". Length of combat: from 9.30 to 10.15.

Notes on the technical details of the enemy planes met by the pilots. The altitude of the mountains. When reading the epic deeds of the war written subsequently by the Fascist regime, we are lead to believe that the mountains described here are much higher, that the soldiers were not only fighting the enemy but also hostile nature. We have compared the height, for example, of Adamello and Pasubio with that of Mount Santo (682 mt) and Sabotino and the latter are in fact just high hills.

"May 21st 1917. At 08.40, while flying across Mount Santo towards Plava, I spotted 2 small, very fast aircraft north of Castel Monte".

At 4000 mt he spots two enemy bombers and engages with both in battle at 3800 mt. He fires for 5 minutes and while one of the planes moves away, another arrives. During the battle, F. B. came down to 2800 mt towards Mount Corada. The planes are single-seaters with cross-struts, the third is also a single-seater with a straight strut like the Nieuport.

Let us continue our journey on our atlas by following the aerial routes of the battles and the photographic relief.

May 23rd 1917. Convoy of Capronis, altitude from 2400 to 3500 mt towards Goriansko, south of Komen (a strip of land in former Yugoslavia), above and north of Trieste.

Notes by the pilot regarding the time needed to reach the height of 4000 mt: 30 minutes.

May 25th 1917: 07.15. Takes off for Gorizia, 07.45 reaches 4000 mt. Sees two Albatros at 3400 mt flying towards Sabotino from Vodice. Attacks, spirals down but too quickly, fires only 20 shots, the enemy is taken by surprise and does not fire back.

He writes a report on June 5th 1917 about "parting orders". Destination is not known. In the original text there is self-censorship regarding the new, imminent destination.

Geographical obsession when reporting the location of the shooting down of planes, the latitudes, the altimetric readings and the frequent, obsessive journeys on land to reach the spot at all costs. In a letter to his mother dated June 5th, he refers to the combat of June 3rd 1917. At 09.30 he flies to 5000 mt. Sees 3 Albatros and attacks the plane which is 300 mt from the other two. He makes a direct hit a 20 mt with about a hundred shots. The plane hurtles down about one kilometer east of altitude 363 of Plava, within enemy lines [...] I then drove by car to Mount Corada and with binoculars, I saw the place where it crashed. The plane that came down on May 20th at 363 mt has been recovered [...] the charred bodies of two pilots were found in the wreck and the last two will have suffered the same fate".

F. B. moves into Trentino on June 6th and 8th, away from the daily, almost "Balkan" Western Front. The first day he probably travelled more than 400 kms.

June 6th 1917. He is in a fighter between Arsiero, Asiago, Cima Caldiera. Between Ospedaletto and Grigno. Anti-aircraft fire directed at him, more fire towards Cima Dodici. Action with an Albatros directed towards own lines, beyond Borgo.

June 8th 1917. Engagement with Albatros, which then escaped towards Levico, near Cima Caldiera and Ospedaletto in Valsugana.

In the dark where the enemy crashed. Description of the solid wreckage in the air which descends more slowly than his plane. More trophies for his "collection".

July 7th 1917. 19.30 h Along the Gorizia and Castagnevizza lines towards Dornbeck (Montespino), 2 small fighters 20.30 h at Castagnevizza, altitude 3200 mt, 2 enemies between Gorizia and Gradisca 3500 m, attacks Albatros towards Oppachiasella towards Castagnevizza, fires at 100 mt at 50 mt pilot is hit, nosedives, a somersault, wings get detached, fuselage falls near Castagnevizza at 300 mt, trenches, searches for wreckage but too dark.

To his mother: "I descended to 300 mt over the trenches: as I was flying down I saw pieces of canvas and ribs, struts and wings falling. I managed to grab a strut from the falling plane".

"July 23rd 1917 [...] This morning I escorted the "Capronis" with the whole squadron to San Daniele del Carso".

(There are at least two Nieuports, 80 HP and 110 HP, in the escort for the Caproni bombers).

On tracer bullets and their use. An observer who threw himself out of the plane at 3000 mt and was found 1 km from his plane. How long does it take a body to fall from 3000 mt? And what does the falling man think as he falls through the air? It is madness to follow these falls on the map.

July 31st 1917 F. B. flies in a Spad. Route: Corada, Gorizia. Anti-aircraft fire over Vodice beyond the border above Gorizia (height 652 mt). Towards San Martino and San Floriano (below Sabotino now in Italian territory) brings down an Albatros, hit

rear of tail at 30 mt. Crashes down north-east of Piuma, on today's map very close to and below Oslavia memorial! Attack occurred at 06.30 at Oslavia, he lands at Borgnano, it is the airfield closest to where the plane came down, 25-30 km circa.

Writes to his mother August 1st 1917 "at 3000 mt the observation officer threw himself out then the fuselage and the wings were covered in flames and the Albatros nose-dived on the Perrina hill. The observation lieutenant was found about 1 km from the plane".

Uses bullets with a luminous trail useful in correcting aim; he thinks he will no longer use them as he is deeply shocked at the sight of the pilots throwing themselves into space at 300 mt. "This is already the third one I've caused to die this way".

It takes him an hour to reach the place where the plane fell. He flies below Monte Calvario at 240 mt.

Monte Calvario: Luca Pomerio loses his operator whilst re-engaging in a battle over Monte Calvario.

These sequences were used in "From Pole to Equator".

On the systematic use of photography other than the 'strategic' kind used for locations. Photographs after victorious battles, for propaganda purposes, and for publication in the press.

August 10th '1917. The 16th plane F. B. shot down was over Monte Nero 2245 m. (less than 10 km from Caporetto in former Yugoslavia). 15 km behind Austrian enemy lines near Lake Wocheim at 4000 Albatros brought down in the Sava valley (the river that we encountered while travelling towards Belgrade to show our film "Prisoners of the War" after the premières in Sarajevo, Zagabria, Lubajana in 1996 during a break in the Balkan War).

On this victory the pilot writes: "Photographs were taken of the place where the plane crashed and you can see it clearly".

Aerial shots of the devastated landscape during combat. Hopes to reach the wreckage of the 17th fallen aircraft.

"August 19th 1917. [...] The sight that we saw yesterday at dawn was one of the most terrible you can imagine. The front lines are covered and devastated by smoke, grenade explosions and bullets of all sorts; a cloud of yellow smoke has risen to 2000 meters and in some of bitterest spots the terrain is completely covered by bullet smoke".

He bombards behind the lines near Hermada, F. B. machineguns the trenches behind Hermada with a squadron at 300 mt from the ground. At 7.20 he hits an Albatros over Hermada towards Oppachiasella (on the present day border between Italy and Slovenia) at 2400 m with 15 bullets and it goes down just over the Italian lines.

"The wings have snapped and have shattered into a hundred pieces and the fuselage with the aviators has gone down near Selo [...] If we advance with the offensive I will find it".

The catalogue of the described locations has expanded, some do not appear in our atlas or have changed names or they are wrongly spelt.

On the vicinity of the aircraft during combat.

August 20th 1917. Albatros in the direction of Komen – 18 km north of Trieste – a possible Austrian airport? Combat over Voiscica (10 km east of Lake Doberdò in the film 'Prisoners of the War' where the bombs explode in the water near the soldiers, 14 km east of Redipuglia).

"In order not to collide with the enemy [Albatros] I could not open fire; I passed at a distance of 20 mt: saw the pilot, did not see the observer who must have been wounded; the machine gun was abandoned and a long tape was hanging from the fuselage. We were at 1200 mt when the enemy nose-dived and I was no longer able to attack: he went very low and flew off towards Reifenberg".

Report on the bombardment of enemy airfields and roads. Distance between airfields. It is important to notice that the pilot describes actions based on a chart 1:100.000.

August 28th 1917 he escorts 4 Capronis. Bombardment from 3000 meters. One drops four bombs simultaneously north of the old Aisovizza airfield near V. Lokoici [found on map: Lokovica, is 5 km distant from Aisovizza which is in turn 6 km from Gorizia] after three bombs on the road east of Aisovizza others north-east of Aisovizza. At 19.20 from the Ternova airfield at 2500 mt altitude, he sees four Albatros and 2 fighter planes in close formation. At 3000 meters. At 1000 metres further below he sees an S. P. attacked by two fighters towards Monte Santo, S. P. in flames over the Sabotino Mountain. The enemy squadron departs towards Ternova.

(The Italian airfield is at Campoformido, Ternova is at 42 km, Lokvica at 38 km).

Notes on high altitude visibility at dawn and sunset. Combat that takes place in an area of 5 km. Aircraft precipitates 30-40 km from where it is shot. Always shoot at close range.

September 1st '17 at 19.30 after 1h 30 of flight between Altopiano Bainsizza and the Vipacco river F. B. is over San Gabriele at 2500 mt and notices an enemy squadron headed towards Pla-

va, at 19.40 a Brandenburg at 2400 mt heads towards Gargaro, fires 30 shots at 100 mt on the side while descending, continues to fire at 50 mt, the Albatros precipitates in the forest at an altitude of 664 north-east of Zagorje.

Given the late hour, visibility was scarce; it is, in fact, difficult to spot aircraft at dawn and at sunset at high altitudes.

Chronicle of two battles in one day. 2 airfields: Borgnano 28 km from Campoformido.

October 21st 1917. Departs at 12.10 and reaches 400 mt. Near Tolmino, Bainsizza, Monte Santo east of Cucco, Albatros DIII hit by 60 bullets from 50-30 mt, precipitates towards Kobilek. The other, the 2nd towards Volnich at 40 mt with 40 tracking bullets goes down in Vallone Chiapovano south of Kochio. Lands without fuel at Borgnano airfield. The 2nd attack 2 min. after the 1st. He is intrigued by a red aircraft.

Report, 5 battles in one day. The first four within about an hour.

October 25th 1917. The 1st over Corada, started out at 10.20, the attack at 10.50; at 4000 mt he gives up. 2nd battle at 11.05 over Corada. 3rd 11.10 combat over Tolmino. 4th Villa Fausta. 5th 16. 25 west of Corada. Barracca is hit. Two bullets in left wing. He brings down two planes, the 1st falls towards Checo, the 2nd near Hesserli Gabrovizza, below Komen. The distance between Tolmino and Campoformido is 50 km, flight time 20 minutes. The distances covered by the pilot in the morning is reckoned to be 240 km. The 5th encounter happens in the afternoon. On this day he refers to the letters sent home by the Sardinian soldier Atzori from the Adamello who was exhausted after the continual assaults in one single day in the snow.

November 4th 1917 writes a letter home to his mother after the retreat from the 12th battle of the Isonzo which is lost: moves camp to Padua and here recomposes the squadron and thereafter continues cruising service over the Tagliamento. The German squadrons get reinforcements and there are many losses in the Italian. Air force. Between 20th and 26th his squadron brings down 14 Austrian and German planes mostly over Italian lines.

Importance of the reports from November 4th 1917.

This is the version sent to his mother on October 20th: greater details of the battles, Aviatik planes confirm the greater presence of German aircraft at the front. Descriptions of the pilots' bodies, the number of wounds inflicted by his machine gun. He continues with his obsessive collection of trophies. The excitement of combat, the state of his plane after the hit, the crash landing, the great retreat, the death of Sabelli, the photographer pilot. Leaving camp Campoformido after 3 years.

He is attacked at 13.50 by 5 enemy fighters, he defends himself, at 14.15 he sees 2 planes over Bainsizza, he has a new Spad with 2 machine guns. The German Aviatik, latest model, goes down towards Ravne, near Mount Cucco (Slovenia) along the Italian lines. The second Aviatik goes down over the barbed wire at the front line at Polacca. Two pilots died and the other two too. One pilot had 11 machine-gun wounds. He takes the dark green tail rudder of that plane. He writes: "The photograph got lost during the retreat, it got left behind over the Tagliamento". So was he photographed next to the wreckage?

"There followed 3 days of bad weather; lots of activity on the 25th. I had 5 encounters with the Germans, at 11.00 I shot down an Austrian Albatros on Mount San Marco (Gorizia) together with Lieutenant Colonel Piccio, that evening my «Spad» got hit,

the longerons were destroyed by machinegun fire [...] Two of my pilots went down in air combat. Sabelli went down in flames, and lieutenant Ferreri got hit by enemy planes over Tolmino [...] Ruffo sent two enemies down in flames, Piccio got another which went down in flames near Cividale”.

26th 11.15 he attacks an Aviatik north of Cividale which goes down in flames at S. Lucia di Tolmino. At 12.00 another battle north of Cividale; his Spad gets hit. “The Aviatik went down enveloped in a terrifying red flame and crashed over this side of our lines, near Matajur [...]”.

His motor cuts out and he crash lands on a field near Cividale. One strut is broken, his fuel tank damaged, the engine ruined, his propeller hit as well as the wings. He walks to Cividale where he witnesses the dramatic general retreat. German planes over the city every hour. He sees Costantini’s Spad bring down a German plane near Cividale.

In 1993 films of the 12th battle of Caporetto were found in Budapest. Some of the sequences were included in the film ‘Prisoners of the War’. In Friuli: soldiers in flight. Soldiers scattered. Prisoners gathered in an open field. Refugees on wagons or on foot. The columns of trucks, smashed and abandoned weapons along the road. Objects scattered along the country lanes. In Baracca’s diary, this time on the ground, his words replace the films shot by the Austrian during those days. The destruction and loss of all the photographic material of ‘strategic’ interest is accounted for here; the heavy boxes of glass plate negatives. For example, Francesco Baracca’s photos taken on 25th April of Mauthen, Sillian, Innichen, Toblach, Bruneck, Brixen, the flight back over Peak 12; Sabelli’s pictures of Seebach and Olivari’s of Villach:

“We received orders on the 27th [October] to abandon camp immediately: a huge job after three years of being there. We didn’t sleep the whole night, the canon boomed near us, the rain and bad weather persisted. On the morning of the 28th the Austrian were at the gates of Udine. I got my whole squadron off the ground in the midst of a rain storm with clouds at 100 mt and a gale force wind. All the air force bases of Campofornio [sic] were on fire, huge columns of smoke. [...] everything was in flames. I had a squadron of the Genoa Cavalry defending my base camp, I was the last to leave [...] We burnt all our hangars with many planes that couldn’t be transported. I set our little house on fire with barrels of fuel and when everything was in flames I took off too in pouring rain [...] I stopped off for a few days with the squadron in Pordenone [...] For seven days I saw nothing but a river of men, women, horses endlessly passing through Pordenone; we continued our duties from there. We machine gunned the advancing Germans at 200 mt. I witnessed the entire retreat and the blowing up of the bridges over the Tagliamento [...]”.

On the routine of combat. Flying and shooting down. Maybe orders, but also the need to verify the object which is hit, the power of the enemy’s weapons and engine with respect to his own (Nieuport and Spad). Fanatical morbidity in wanting to possess the objects on board plane. Taking home the prey after the hunt. The destruction of what cannot be transported. Cold description of the fallen dead. Unruffled character and monotony and indifference to the horrors of war.

Letter to his mother November 9th 1917: November 6th 2 enemy fighters over Portogruaro, at 10.30 the enemy crashes to the ground, half an hour later over the fields of Aviano 2 en-

emy fighters, Aviatiks, fly towards Conegliano; one shot down, crashes near Conegliano.

"I land at Arcade and immediately drive to the location. I find a brand new plane, take two machine guns and other items: the pilots, from Berlin, one dead, one seriously wounded, probably dead by now. The Aviatik is burnt by the cavalry because pieces are missing for transportation [...] I wanted to go to Portogruaro to find the fighter but the enemy was already there. I slept in Arcade amidst dreadful confusion.

At 9.00 enemy planes bombed the bridges, the pilots take off, one is shot down. Parvis and I take off on a reconnaissance flight; at 11.00 we have an encounter over Sacile with three enemy fighters «Albatros DIII» armed with two machine guns: they were attacking one of our bombers [...] we free him and together we chase the other two away towards Pordenone. At 11.45 an enemy plane crosses our lines and flies directly over Conegliano at 4000 mt [...] it is a German «Aviatik», flying at 170 k.p.h and very well armed. Parvis attacks and then me at 100 mt after 150 shots [...] it goes down, I follow firing till we land in a field then I get out and go to Arcade. Again by car to pick up the plane.

I was near Orsago. The Austrians were a kilometer away, we wanted to get hold of it at all costs, we hear machine gun fire [...] We find the «Aviatik» – beautiful – and two dead Germans, we get the machine guns, the rudder, the black cross, then set the petrol alight and away. The plane is destroyed by the flames together with its Benz 200 HP motor. So I've shot down 27 and Parvis 7. Now rest in a villa near the Padua base camp".

(The Arcade base is 35 km from Conegliano, he drives to the nearby Orsago where the plane went down. He is only 5 km from the future memorial to Francesco Baracca on Montello).

After the transfer to Padua and the unfavourable course of the battles, the pilots' routes undergo a change and now they are on the Piave line. Susegana is about 60 km, 20 minutes flying time. Macabre descriptions of the bodies and 'items' in his personal collection which is constantly growing. An appeal to the enemy with the 'red' plane. He flies over the place again where he will be shot down. The Montello hill.

November 19th 1917 (letter home): "we occupied a splendid villa near the base, where we turned on the radiators night and day; [...] everybody has fled from here and Padua is deserted".

November 15th F. B. flies over Alto Piave, the Montello hill, he meets Aviatik while heading towards Susegana from Conegliano at 12.30. Towards Treviso, he fires 120 shots at close range, the plane catches fire at 4000 mt, the pilots throw themselves out into space. The plane crashes near the base camp at Istrana at 12 km from Treviso.

"I got out immediately and within a few minutes was at the scene of the crash. The pilots were two distinguished-looking lieutenants, one of them had gold rings, a wedding band and a beautiful picture of a woman in a leather pouch; he had the Iron Cross, German war medals. I kept the two machine guns, the tubes from the burnt rudder, the camera: I'll send everything home. Of the two engines I sent, the new one the Benz 250HP, is mine; the other burnt one is Col. Piccio's. [...] Captain Brumowsky's patrol has shot down 22 of our planes, he flies an «Albatros» fighter with two machine guns. It's all red but we never meet".

The plane shot down near the Vidor bridge is no further than 3 km from the monument to Baracca.

As well as the names of the fallen dead there other companions commemorated. Marziale Cerrutti in a photo with his dog next to his Nieuport 17 with Lewis machine gun. He is wearing a woman's stocking on his head. (The French ace Jean Navarre always flew with a woman's black stocking under his pilot's helmet). In a picture of May 18th 1918, Costantini appears relaxing in a deck chair in a field of corn at the base camp of Quinto, Treviso. Francesco is in the deck chair next to him. From the length of the shadows on the ground we understand it is midday. The photo was taken a month and a day before Baracca was killed.

November 26th 1917. Letter home: "This is my 29th victory. The 23rd was a triumph for my squadron. We had eight air battles and three planes went down. The 21st Ranza shot down, his 9th over our lines at Bassano, a German «Aviatik», both officers dead, the 23rd in the morning Captain Costantini of my squadron, with Sergeant Magistrini shot down an «Aviatik» at Cornuda [...] both aviators dead. [...] After an encounter Col. Piccio was forced down with his plane full of bullet holes; at 3 in the afternoon Lieutenant Novelli and I attacked [...] a German fighter [...] from 3500 mt I ended up at 500 mt from ground level [...] it glided into the Piave near our bank, beached, and the plane overturned there [...] the German pilot who was wearing a black silk scarf and was perhaps wounded, set the plane on fire [...] managed to escape and hide. [...] it was an «Albatros DIII», a fighter with two machine guns, the best German fighter plane. [...] My German came down at Falzè di Piave near Vidor Bridge".

On the course of the war at the beginning of December: on the state of Italian losses in the Italian Artillery, partially sub-

stituted by the French and the English Artillery. The Americans arrive. The English have lost three captain pilots. Waiting for three new Spad 200 HP with 2 machine guns from France. Like Brumowsky's Albatros with a Benz 250 HP engine and two machine guns. The surreal appearance of a yellow and black object brought down in the "fairy tale" wood reminiscent of Vladimir Propp at 1200 mt on Kaberlaba below Asiago, 80 km from Padua.

December 3rd 1917 the English arrive with the allied squadrons. Attacks a Draken (a flying ball).

Letter to his mother December 11th 1917.

"The 7th (December) at 10.20 [...] I glided down in search of the enemy but I couldn't see him yet. I realized only when I was directly above him at 400 metres; his wings were painted black and only a part of the fuselage was yellow, so it merged with the colour of the woods beneath. It was an «Austrian Albatros». [...] I shot the plane into flames. It was a truly lugubrious vision seeing that plane as it went down, all black with a yellow fuselage and the flames behind in the woods at Mount Kaberlaba".

To his mother December 24th 1917 – January 5th 1918. To Turin to choose new planes while Padua is being bombed.

His thoughts on the future of aerial night bombing and the future impossibility of retaliating. "We need to study and invent and maybe then we will be able to shoot down planes at night".

January 27th 1918: "Yesterday evening the fog protected us, we heard engines over the city, but the pilots couldn't see their targets and they left, dropping bombs on Mestre's aviation camp".

High flying at 4000 mt, winter 1918. Valstagna 12 km east of Asiago.

In a letter home February 1st 1918, a chase at 4400 mt over Vastagna, he reaches the enemy on Echar peak but the escapes, nose-diving towards Marcesina.

The first appearance of Baracca on Pasubio. Battle at 5300 mt. Flight time 3 hours.

Between Asiago and Rovereto, over Arsiero, Austrian film footage of a battle near the village fountain. On shooting: the pilot Ruffo describes how, at a very high altitude in winter, he has to clean his telescopic sight which is clouded over by fog and ice and how he repeatedly looks through his binoculars while keeping his finger pressed on the machine gun trigger.

Letter home. February 6th 1918: engine crisis, decoration of the Kings of Belgium and Italy. Two flights, two battles, fighter escapes in a spin, a reconnaissance Albatros attacks at 30 mt at a height of 3000 mt over Asiero “and it escaped because after three shots my machine gun jammed and all this after cruising for three hours at 5000 mt on Pasubio”.

Night time bombing over Padua. A bomb exploding in a courtyard makes a crater 14 metres wide and 5 metres deep, causing all the nearby walls to collapse. Only a few victims because everyone leaves Padua in the evening to go and sleep in their villas and in the country”.

The battle site on the Piave above Treviso. The nearest town is Stabiuzzo at 22 metres above sea level, 10 km from Oderzo.

To his mother on the 31st plane shot down out of his total of 34.

After adverse atmospheric conditions he goes back to fight on the River Piave after 5 months.

“May 4th 1918 [...] At 11.00 I had already been cruising for an hour [...] an enemy aircraft had already flown over us at 5000 mt coming from the direction of Trieste [...] then six «Albatros»; we had the advantage of altitude and we attacked causing them to retreat. After 5 minutes another patrol of 5 enemy fighters; we attacked three of them in rapid combat [...] one appeared to be going down [...] these too retreated and then we just came across a reconnaissance plane; [...] the «Albatros» [...] descended by 1000 mt and waited again, accepting battle on the Grave di Papadopoli. [...] The pilots must have already been wounded and during my last assault the enemy plane went down in flames in front of our lines. It was [...] impossible to retrieve the wreckage as the area was controlled by the artillery. I went to the site [...]”.

Once again on the Piave, beyond enemy lines. Candelù is beyond, below Grave di Papadopoli. Borgo Malanotte is 3 km from Cimadolmo. 2500 mt is not a height of safety.

“May 22nd 1918. Cruising with Sergeant D’Urso at 4000 mt, I spotted enemy aircraft east of the Piave. I saw anti-aircraft fire in the direction of Candelù. I climbed to 4600 metres flying towards them. I saw a reconnaissance plane, escorted by 6 bombers directed towards Cimadolmo at an altitude between 4000 to 4500 mt, parallel to the Piave. [...] I aimed at the enemy bomber on the extreme left who was flying higher than the others. The enemy aircraft were heading at that moment towards Tezze di Cimadolmo [...]”.

[...] I aimed a first burst of gunfire behind and below at a distance of 50 mt; I aimed again staying directly above him at 30 metres. I saw the lower left wing detach from the fuselage and the plane hurtle downwards and shatter; [...] and I saw it as it

continued to fall, catching fire and crashing to the ground south of Borgo Malanotte. I shot it down at circa 9.50. As I descended towards the site, at 2500 mt. I was object of violent enemy anti-aircraft fire”.

2 engagements and two victories, the last is the 34th. Salletto is situated on the Italian bank of the river Piave, vertically beneath Stabiuzzo. The pilot flies for at least one and a half hours. The second crashes on the state road Treviso–Oderzo. The pilot does not go to the site. This location is circa 20 km from where the pilot will crash to his death four days later, at a distance 5 minutes flight time.

“June 15th 1918. Left at 11.00 cruising with Sergeant Aliperta, crossed over the Piave. At 12.30 west of Salletto I spotted an enemy reconnaissance «Albatros» [...] fired 120 shots of machine gun fire, the aircraft caught fire, turned over and shattered into pieces before touching ground [...]

At 12.45 I spotted another reconnaissance plane in the direction of San Biagio. I attacked at an altitude of 800 mt circa, aiming at tail and side. After firing about 100 shots of machine gun fire, the plane fell within our lines, overturning but staying intact north of San Biagio di Callalto [...] 25 enemy fighter planes were flying at 1200 mt altitude. [...] Targeted by intense machine gun fire from the ground, I got hit by a bullet in the rudder”.

June 19th 1918 Baracca was shot down over the wooded area of Nervesa. The fire on the southern slopes of Montello burnt the whole night long.

Maps and atlases are in the end abstract aerial images.

Biografia

Di origine armena, Yervant Gianikian ha studiato architettura a Venezia. Angela Ricci Lucchi è nata a Ravenna, la notte dell'anniversario della nascita di Gioacchino Rossini e, come lui, in un anno bisestile. Ha studiato pittura a Vienna con Oskar Kokoschka. Vivono e lavorano insieme a Milano.

Riconoscimenti

Bellaria 1987. Premio della critica per miglior film indipendente italiano 1987 a *Dal Polo all'Equatore*
Sacile 1995. Premio Cinema e Ambiente per la produzione di *Lo specchio di Diana*
Palermo 1998, Immagine Elettronica. Premio a *Nocturne*
Trento 1999, Festival della montagna. Premio a *Su tutte le vette è Pace*
Marseille 2002, Festival documentario. Premio Beauregard a *Rom (Uomini)*
Golden Apricot 2005, Festival Armenia. Premio a *Oh! Uomo*
Roma 2005, Festival Asiatico. Menzione speciale a *Frammenti Elettrici 4-5 Asia-Africa*

Filmografia

Ghiro Ghiro Tondo (2007, Beta Digitale, 61 min.)
Carrousel des Jeux (1997-2006, Beta SP, 43 min.; prima proiezione al Jeu de Paume per retrospettiva, testo per catalogo di Jean Luis Scheffer)
Frammenti elettrici n. 4 n. 5 Asia-Africa (2005, DigiBeta, 63 min.)
Oh! Uomo (2004, 35mm, 72 min.)
Nuova Caledonia (2004, Beta Digitale, 9 min.)
Rom (Uomini). Frammenti Elettrici n. 1 (2002, Beta SP, 13 min.)
Viet-Nam. Frammenti Elettrici n. 2 (2002, Beta SP, 9 min.)
Corpi. Frammenti Elettrici n. 3 (2002, Beta SP, 9 min.)
Images d'Orient - Tourisme Vandale (2001, Digital Beta, 67 min.)
Inventario Balcanico (2000, 16mm, 35mm, 62 min.)
Su tutte le vette è pace (1998, 16mm, 35mm, 72 min.)
Trasparenze (1998, Beta SP, 6 min.)
Io ricordo (1997, Beta SP, 11 min.)
Nocturne (1997, Beta SP, 18 min.)
Lo specchio di Diana (1996, Beta SP, 31 min.)
Prigionieri della guerra (1995, 16mm, 35mm, 67 min.)
Aria (1994, 16mm, 35mm, 7 min.)
Diario africano (1994, 16mm, 16 min.)
Diario africano (1994, Beta SP, 8 min.)
Animali criminali (1994, 16mm, Beta SP, 7 min.)
Mario Giacomelli - Contact (1993, 35mm, 13 min.)
Archivi italiani n. 2 (1991, 16mm, 20 min.)
Archivi italiani n. 1 - Il fiore della razza (1991, 16mm, 25 min.)
Interni a Leningrado (1990, 16mm, 35mm, Video, incompiuto)
Uomini Anni Vita (1990, 16mm, 70 min.)
Passion (1988, 16mm, 12 min.)
La più amata dagli italiani (1988, Beta SP, 90 min.)

Frammenti (1987, 16mm, 159 min.)
Ritorno a Khodorciur - Diario armeno (1986, Beta SP, 80 min.)
Dal Polo all'Equatore (1986, 16mm, 101 min.)
Das Lied von der Erde - Gustav Mahler (1982, 16mm, 17 min.)
Essence d'absynthe (1981, 16mm, 15 min.)
Karagoez - Catalogo 9.5 (1979-1981, 16mm, 56 min.)
Karagoez et les bruleurs d'herbes parfumes (1979, 8mm, 16 min.)
Milleunanotte (1979, 16mm, incompiuto)
Un prestigiatore una miniaturista (1978, 8mm, 10 min.)
Catalogo n. 3 - Odore di taglio intorno alla casa (1977, 8mm, 12 min.)
Profumo (1977, 8mm, 27 min.)
Catalogo n. 2 (1976, 8mm, 20 min.)
Cataloghi non è altro gli odori che sente (1976, 16mm, 20 min.)
Di alcun fiori non facilmente catalogabili (1976, 8mm, 10 min.)
Cesare Lombroso - Sull'odore del garofano (1976, 16mm, 12 min.)
Dal 2 novembre al giorno di Pasqua (1975-76, 8mm, 10 min.)
Stone Book (1975, 8mm, 10 min.)
Catalogo comparativo (1975, 8mm, 10 min.)
Non cercare il profumo di Bunuel (1975, 8mm, 10 min.)
Catalogo della scomposizione (1975, 8mm, 10 min.)
Klinger ed il guanto (1975, 8mm, 5 min.)
Alice profumata di rosa (1975, 8mm, 10 min.)
Del sonno e dei sogni di rosa limitata al senso dell'odorato (1975, 8mm, 10 min.)
Wladimir Propp - Profumo di lupo (1975, 8mm, 10 min.)
Erat Sora (1975, 8mm, 10 min.)

Installazioni

- 2000 *Visioni del deserto*, Comande Fondation Cartier Pour l'Art Contemporain Paris per la mostra "Desert"
- 2001 *Visioni del deserto*, Fundacio "la Caixa" Barcelona
- 2001 *Visioni del deserto*, Centro Andaluz de Arte Contemporaneo, Sevilla
- 2001 *La Marcia dell'Uomo*, Plateau of Humankind, Harald Szeemann Biennale Arte, Venezia
- 2002 *Rom (Uomini)*, Aubes autour de Victor Hugo, Harald Szeemann. Maison Victor Hugo, Paris
- 2002 *Corpo Ferito*, Comande per inaugurazione MART Museo d'arte contemporanea di Trento e Rovereto, Rovereto
- 2003 *Terra Nullius*, IFFR Witte de With Museum, Rotterdam. Comande Catherine David - Simon Field
- 2003 *Inventario Balcanico*, Exhibition "Blood&Honey" di Harald Szeemann, Sammlung Essl Museum Wien
- 2004 *Aux vaincus*, Comande MART Museo d'arte contemporanea di Trento e Rovereto, Rovereto
- 2004 *Electric Fragments*, Exhibition of Mark Nash "Experiments with Truth" Fabric Workshop and Museum, Philadelphia
- 2005 *Electric Fragments*, Chateau de Nyon, Exhibition "Reprocessing Reality", Claudia Spinelli
- 2005 *Lumière's mystérieuses*, "Belgique Visionnaire" Harald Szeemann, Palais des Beaux-Arts, Bruxelles
- 2005 *La Marcia dell'Uomo*, Centro Cultural de Belém. Lisboa Photo, Lisboa
- 2006 *Electric Fragments*, Exhibition "Reprocessing reality" MoMA PS1, New York City

- 2006 *Train*, Exhibition “Le noir est une couleur” Fondation Maeght, Saint Paul de Vence
- 2008 *Trittico del Novecento*, MART Museo d’arte contemporanea di Trento e Rovereto, Rovereto
- 2008 *Cesare Lombroso*, “Italics, Arte Italiana tra tradizione/ rivoluzione 1968- 2008”, Palazzo Grassi, Venezia

Retrospective

- 1989 De Unie, Rotterdam
- 1992 Museo Nazionale del Cinema di Torino, Torino
- 1995 Galerie Nationale du Jeu de Paume, Paris
- 1999 Coté Court, Pantin Paris
- 2000 Festival du Reel, Nyon
- 2000 Festival Vila do Conde e Oporto, Portugal
- 2000 Cineteca Italiana Spazio Oberdan, Milano
- 2000 Cinémathèque Française, Paris
- 2000 The Museum of Modern Art, New York City
- 2001 Cinemateca Portuguesa, Lisbona
- 2002 Pacific Film Archive, Berkeley
- 2002 Cinematheque, San Francisco
- 2002 Cinematheque Ontario, Toronto
- 2002 Anthology Film Archive, New York City
- 2003 FilMOTECA Espanola, Madrid
- 2006 Festival de Belfort, Belfort
- 2006 Galerie National du Jeu de Paume, Paris
- 2008 Ficco, Mexico City
- 2008 Bafici, Buenos Aires

Bibliografia scelta

- Azoury, P. Bellour, R. Paini, D. Hibon, D. Blumlinger, C.,
 "Trafic" n. 38, 2001
- R. Bellour, *L'arrière monde*, "Entre-Image" 2. ed. P.O.L., 1999
- B. Benoliel, *Archéologues de la pellicule*, "Cahier du Cinéma", 2000
- C. Blumlinger, *Ins innere des einzelbildes*, "Meteor" n. 3, 1996
- C. Blumlinger, *Film makers in the archives*, Fondation Tapies, Es
- F. Bonnaud, *Le temps retrouvé*, "Les Inrockuptibles" n. 202, 1999
- F. Bonnaud, *A' la rencontres des fantomes*, "Les Inrock" n. 268, 2000
- C. De Stefano, *La macchina del tempo*, "Elle", novembre 2002
- A. Costa, *Landscape and archive: trips around the world as early film topic (1896-1914)*, in *Landscape and Film*, AFI Film Readers, London 2006
- A. Crespi, *Video-Arte. Installare la storia*, "l'Unità", 22 giugno 2001
- A. Farassino, *Cataloghi e profumi*, Patalogo Due, Ubu libri 1980
- J. M. Frodon, *La memoire et la main*, "Le Monde", 9 agosto 2000
- Y. Gianikian & A. Ricci Lucchi, *Dal Polo all'Equatore*, Griffithiana, 1987
- Y. Gianikian & A. Ricci Lucchi, *Notre caméra analytique*, "Trafic", hiver 1995
- Y. Gianikian & A. Ricci Lucchi, *Voyages en Russie*, "Trafic", printemps 2000
- Y. Gianikian & A. Ricci Lucchi, *Aquarelles*, "Cinémathèque" n. 18, 2000
- Y. Gianikian & A. Ricci Lucchi, *Choses trouvées, choses pensées*, "Trafic" n. 50, 2004
- Y. Gianikian & A. Ricci Lucchi, *Nous cherchons*, "Cahiers du Cinéma" n. 590, 2004
- J. Hoberman, *Pre-industrial light and magic*, "Premiere" Nov. 1992
- J. Hoberman, *Explorers*, "Village Voice", 26 May 1987
- J. Kermabon - V. Vatrican, *Propos de YG & ARL*, "Bref" n. 42, 1999
- G. Koch, *Karagoez*, "Jahrbuch Film", 1983-1984
- J. C. Lipzin, *Engaging the olfactory*, "Cinemanews", 1981, S.Fr.
- S. Mac Donald, *From Pole to Equator*, "Film Quarterly", Spring 1989
- S. Mac Donald, *From Pole to Equator*, "Avant-Garde Film", Cambridge press, 1993
- S. Mac Donald, *Gianikian & Ricci Lucchi*, "A Critical Cinema" 3, University California press, 1998
- G. Macnab, *From Pole to Equator*, "Sight and Sound", june 1993
- P. Mereghetti, in "Il Dizionario dei film", 2002
- M. Morandini, in "Il Dizionario dei film", 2002
- M. Parsons, *From the Pole to the Equator*, "Pix" n. 3, 2001, London
- C. Piccino, *Lesotismo della memoria*, "il Manifesto", 10 giugno 2001
- J. Rosenbaum, *Sight and Smell*, "The Soho News", July 1980, NYC
- A. Signorelli, *Scrivere la storia*, in "Cineforum" n. 394, 2000
- D. Sipe, *From Pole to Equator, a vision of a wordles past*, in *Revisioning History. Film and Construction of a New Past*, Princeton University press, Princeton 1995

Articoli recenti

- C. Neyrat, *L'enfance de la guerre*, "Cahiers du Cinema", settembre 2007
C. Piccino, *Una filastrocca contro la Storia*, "il Manifesto", 11 luglio 2007
A. de Baecque, *Faire renaitre les milliers de regards*, "Libération", 26 agosto 2006
N. Vulser, *Défricheurs d'archives*, "Le Monde", 15 mars 2006
Y. Gianikian - A. Ricci Lucchi, *Archivi che salvano*, Fata Morgana, 2007

Libri monografici

- Yervant Gianikian Angela Ricci Lucchi*, Edizione Hopefulmonster, Editore Firenze - Museo Nazionale del Cinema di Torino - Cinemazero Pordenone, 1992
Retour à Khodorciur, Galerie Nationale du Jeu de Paume, Paris 2000
Cinema Anni Vita. Yervant Gianikian e Angela Ricci Lucchi, Quaderni Fondazione Cineteca Italiana, Provincia di Milano settore Cultura, Editrice Il Castoro, Milano 2000)
Yervant Gianikian & Angela Ricci Lucchi, La Marcia dell'Uomo, Edizioni Mazzotta, Milano 2001
Yervant Gianikian & Angela Ricci Lucchi, ed. Museo do Cinema, Lisbona 2001

I film sono distribuiti da

The Museum of Modern Art, New York
British Film Institute, London
Film Museum, Amsterdam
Museum of Modern Art, Yokohama
Cinematheque of Canberra, Australia
Cinematheque Française, Paris

Il Museo storico in Trento ed il Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, in collaborazione con la Provincia autonoma di Trento, il Comune di Rovereto e la Fondazione Campana dei Caduti, hanno prodotto la Trilogia della Guerra: *Prigionieri della Guerra*, *Su tutte le vette è pace* e *Oh! Uomo*.
I film sono distribuiti in Italia da Lab 80 di Bergamo.



Garrison - Dec 1902

Il valore della circostanza

Alberto Miorandi

presidente del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto

Lo sguardo dall'alto percepisce il paesaggio che scorre sotto l'aereo come una forma artificiale. A questo si riferisce l'analogia che chiude *Topografie aeree* di Yervant Gianikian e Angela Ricci Lucchi: "la carta, l'atlante, è in fondo una visione aerea astratta": gli oggetti si manifestano agli occhi del pilota in forme che rimandano ad un codice nuovo che egli è costretto ad usare alternando dall'aereo le visioni zenitale e prospettica.

Nel loro commento alle lettere di Francesco Baracca, i due registi colgono un prosciugamento simile anche nella sfera dei sentimenti e delle emozioni del pilota. Il suo duello con un avversario altrettanto determinato ha luogo in un tempo e in uno spazio ridotti a pochi momenti e a gesti fulminei, alla comparsa/scomparsa del bersaglio nella cui sagoma è intuita più che vista la forma spezzata di una figura umana.

Lo stereotipo del "cavaliere del cielo" cede il passo a quello del cacciatore che insegue la preda, ossessionato dalla ricerca dell'aereo abbattuto su cui misurare l'effetto e l'efficacia del tiro della mitragliatrice e dal quale – a prova della vittoria – prelevare il cimelio che arricchirà la panoplia dei suoi successi. Non c'è spazio per le emozioni in quella registrazione svuotata della esperienza della guerra.

Il film *Topografie* di Yervant Gianikian e Angela Ricci Lucchi, di cui questo testo esce a corredo, è parte integrante della nuova sala del Museo della Guerra di Rovereto dedicata alla Grande Guerra ed è proiettato a fianco di un Nieuport 10 che ha volato in quel conflitto.

Nella nuova dimensione museale, l'evento – il film – condiziona la circostanza in cui si colloca. La visione dall'alto – quella del pilota della Grande Guerra – incrocia lo sguardo del visitatore che osserva dal basso l'aereo sospeso sopra le vetrine e le piattaforme, dove sono esposte parti della tuta di volo, le armi della guerra aerea, cimeli di vittorie, l'apparecchiatura per le riprese fotografiche, nella ricomposizione astratta del rapporto di complementarità che ha legato l'uno all'altro tutti questi elementi.

